

令和4年度
第2回 苫小牧市航空機騒音対策協議会
会議録

令和4年11月24日（木）

午後6時30分

JFEリサイクルプラザ苫小牧 2階会議室

会 議 次 第

1 開 会

2 会長挨拶

3 部長挨拶

4 議 題

(1) 報告事項

ア 米軍再編に伴う米軍機訓練移転について

① 沖縄県の負担軽減調査結果について 【資料 1】

イ 日米共同統合演習（実動訓練）の実施結果について 【資料 2】

ウ 航空機事故関連について

① 令和4年度（上半期）航空機部品等落下について 【資料 3】

エ 令和4年度要望活動結果について 【資料 4】

オ 新千歳空港における最近の動向について

① 令和4年度上半期 新千歳空港における民航機の引き返し及び

目的地外空港への着陸について 【資料 5-1】

② 融雪剤の成分について 【資料 5-2】

カ 有色防除雪氷剤（ADF）について 【資料 6】

(2) 協議事項

ア 令和4・5年度再編関連訓練移転等交付金事業について 【資料 7】

5 その他

○ 協議会委員 ※敬称略

出席者 (19名)

会 長	丹羽 秀則	委 員	齋藤 謙吉	委 員	山端 豊城
副会長	松重 茂雄	〃	多田 嘉弘	〃	佐野 輝幸
〃	三海 幸彦	〃	荒木 孝司	〃	竹田 秀泰
委 員	丹治 秀一	〃	越川 慶一	〃	松井 良明
〃	丹治 秀寛	〃	小倉 巖	〃	牧田 俊之
〃	丹治 幸直	〃	久保 智揮	〃	米谷 一夫
〃	大槻 昌一				

欠席者 (3名)

委 員	丹治 有貴	委 員	永谷 俊文	委 員	星野 岳夫
-----	-------	-----	-------	-----	-------

○ 事務局 出席者 (11名)

総合政策部	部長	町田 雅人	環境衛生部	次長	鈴木 正毅
まちづくり推進室	室長	柴田 健太郎	環境保全課	課長	櫻井 理博
空港政策課	課長	伊藤 貴文	〃	課長補佐	斎藤 和之
〃	主査	新谷 昌洋	〃	主査	木下 滋裕
〃	〃	仲林 はつみ	〃	技師	田中 恵実香
〃	〃	木村 賀津彦			

○ 説明員 出席者 (6名)

国土交通省航空局航空ネットワーク部空港技術課		空港施設企画調整官	谷 拓歩
国土交通省東京航空局空港部空港企画調整課		課長	豊田 秀和
〃		課長補佐	上野 美佐夫
北海道エアポート株式会社総務本部地域共生部		部長	平池 暁
北海道エアポート株式会社総務本部地域共生部地域共生課		課長	三村 行雄
北海道エアポート株式会社新千歳空港事業所空港運用部施設管理課		マネージャー	惣藏 智和

令和4年度 第2回苫小牧市航空機騒音対策協議会 会議録

1 開会

◇事務局

皆様、お忙しい中お集まりいただきありがとうございます。

定刻となりましたので、只今から令和4年度第2回苫小牧市航空機騒音対策協議会を開催いたします。

私は、事務局を担当しております空港政策課の伊藤と申します。よろしく願いいたします。

それでは、開催にあたりまして、丹羽会長からご挨拶をいただきます。よろしく願いいたします。

2 会長挨拶

◆会長

どうも皆さん、お晩でございます。ご出席ありがとうございます。

私は今日も午前中、会議があったのですが、いつも隣にいる人がいないからどうしたのだろうと思ったら、実はコロナなのだということでございまして、苫小牧も相当増えていて、第8波というような、境の時のような感じでございます。

そういう意味で、実のある会議として、簡潔に終わらせていただければありがたいと、思っているところでございます。

今日は、ご存知のように国土交通省の方に東京からわざわざ来ていただきまして、雪氷剤のことにしまして、色々詳しくお話をさせていただけるということでございまして、ご清聴のほどよろしくお願いいたします。

ご存じのように9月と10月、要請活動をやってまいりました。

千歳、札幌あるいは東京の関係省庁に行ってまいりました。その内容というのは、既に皆さんに渡っていて、そういうことで記録されているかと思っております。

いつもと同じような内容でございましたが、担当する方は次々と変わるわけございまして、改めてお願いをしたところでございます。

防衛に至りましては、非常に今、緊迫した世界でございまして、どうかひとつ日本の領土、領空、領海をしっかりと守っていただきたいと、そうして米軍との訓練におきましても、お約束したことについては、しっかりと守りながらやっていただければと、ということでございます。

そしてもう1つ、先ほど申し上げました雪氷剤、色付きのことでございまして、このことについて、少し不安というものがございまして、これも申し上げてきたところでございます。

内容的には東京も同じですが、色々懇願して、今後とも安心・安全な新千歳空港、

そして地域にも尽くしていただきたいと、こういうことでございました。

そういうことで行ってまいりましたので、ご報告を申し上げるところでございます。

今日は、先ほど申し上げましたように、こういう時期でございますので、どうかひとつご協力をお願いいたしまして、開会のご挨拶にかえさせていただきます。

よろしくをお願いいたします。

◇事務局

会長、ありがとうございます。

続きまして、町田総合政策部長からご挨拶申し上げます。

3 部長挨拶

◇総合政策部長

皆様、こんばんは。総合政策部長の町田でございます。

本日は大変お忙しい中、また夜分にもかかわらず、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。

皆様におかれましては、日頃より市政の推進、並びに新千歳空港や千歳飛行場を巡る様々な課題に対しまして、特段なるご協力をいただいておりますことに、厚くお礼申し上げます。

本日は、前回に引き続きまして、国土交通省及び北海道エアポート株式会社の皆様にお越しいただいておりますが、会長からもありましたけれども、有色防除雪氷剤についてご説明をいただくことになっております。どうぞよろしくお願いいたします。

また、後ほど、報告事項の中でご説明させていただきますが、11月10日から19日まで行われました、オスプレイが参加しました日米共同統合演習につきましては、事件・事故もなく無事終了したところでございます。

なお、本日はこのほか、沖縄県の負担軽減調査結果や、9月と10月に実施いたしました要望活動の結果などに関するご説明と、協議事項といたしまして、再編関連訓練移転等交付金事業につきまして、ご協議させていただきたいと考えております。

課題も多く、皆様にはお手数をお掛けいたしますが、よろしくお願いいたします、ご挨拶とさせていただきます。

本日はどうぞよろしくお願いいたします。

◇事務局

はじめに、事務連絡といたしまして、星野委員、永谷委員、丹治有貴委員から本日所用のため欠席との連絡を受けております。

次に、資料の確認でございますけれども、資料2及び資料5-2を除きます、資料1から資料7を事前に郵送させていただきます。

本日ご持参いただいていない方は、お知らせをいただきたいのですが、よろしいでしょうか。

資料2と資料5-2につきましては、本日、皆様のお席に配布させていただいておりますので、よろしくお願いいたします。

新型コロナウイルスの感染症対策といたしまして、マスクの着用をお願いするとともに、発言の際に使用するマイクにつきましても、使用者が変わるごとに事務局が除菌シートで拭き取ります。

部屋の換気は自動で行っておりますので、よろしくお願いいたします。

これからの議事進行につきましては、規約に基づきまして、丹羽会長に議長として進めていただきます。

会長、よろしくお願いいたします。

4 議題

◆会長

ご指名をいただきましたので、さっそく第2回苫小牧市航空機騒音対策協議会を開催させていただきます。

それでは4番の議題から始めます。

(1) 報告事項、資料アからウまで説明をいたしますので、その後、質疑をいただきたいと思っております。

よろしくお願いいたします。

◇事務局

皆様、お疲れ様です。空港政策課の仲林と申します。どうぞよろしくお願いいたします。それでは、座って説明をさせていただきます。

報告事項ア、米軍再編に伴う米軍機訓練移転についての、①沖縄県の負担軽減調査結果につきまして、1ページの資料1に基づきご説明いたします。

こちらは、嘉手納飛行場に隣接しております沖縄市、嘉手納町、北谷町から回答を得たものでございます。

照会項目(1)令和3年度の環境基準超過日数でございますが、令和3年度は前年度と比較しますと、嘉手納町及び北谷町で増加しております。

次に、照会項目(2)の令和3年度に嘉手納基地へ飛来した外来機の機数ですが、こちらにつきましては、北谷町からは、頻繁に外来機が飛来している状況であり、全てを把握することは困難であるため、沖縄防衛局の目視調査結果にて把握しているとの回答がございました。

次に、照会項目(3)の令和3年度の訓練移転実施により、負担が軽減されたと考えるかとの質問に対する主な回答につきましては、沖縄市からは、騒音苦情の平均件数は

半減したものの、外来機の飛来などがあつた場合は増加する傾向にあり、訓練移転による負担軽減がなかなか実感できない、嘉手納町からは、訓練移転の間中は、L d e n 値及び騒音発生回数の平均値が減少した一方で、環境基準超過日数が複数の測定局で200日以上となるなど、依然として大きな負担を強いられている、北谷町からは、環境基準超過日数や騒音発生回数、苦情件数は減少したものの、県外、国外から外来機が多く飛来しており、騒音被害は軽減されていないとの回答がございました。

2ページから4ページには、各自治体の代表的な観測地点における年度別、月別の騒音観測回数とW値の数値データ及びグラフを、また5ページには、嘉手納飛行場における外来機の離着陸等状況を掲載しております。

続きまして、報告事項イの令和4年度日米共同統合演習（実動演習）の実施結果につきまして、6ページの資料2に基づきご説明いたします。

本演習の通知につきましては、10月21日に委員の皆様へ送付させていただいておりますが、本日はオスプレイ4機が参加した訓練を中心にご説明いたします。

はじめに、1の訓練期間につきましては、11月10日から19日まで行われました。

2のオスプレイの飛行につきましては、記載のとおりでございますが、訓練期間前の11月4日にオスプレイ4機が千歳基地へ飛来し、19日までの間に、延べ26回離着陸しております。

3の騒音測定結果につきましては、11月7日に植苗公園局において最高値80.9 d Bを観測しております。

次に、4の千歳基地における米軍の行動につきましては、今回の演習には米軍人が約130名参加しており、千歳市内などに宿泊しましたが、苦情やトラブル等の報告はございませんでした。

また、5の訓練期間中の事件・事故及び6の市民からの問い合わせはございませんでした。

最後に、7の市の対応につきましては、北海道防衛局等の関係機関に申し入れを行ったほか、航路下地域へのチラシ全戸配布や、オスプレイの飛行情報及び騒音測定結果をホームページに随時掲載するなど、いち早い情報収集、情報発信を行いました。

本演習につきましては、事件・事故もなく無事に終了しており、今後につきましても、千歳基地に関わる訓練があつた際には、引き続き、市民の安全・安心のためしっかりと対応してまいります。

続きまして、報告事項ウの令和4年度（上半期）航空機部品等落下について、ご説明いたします。

7ページの資料3をご覧ください。こちらは、本年4月から9月までの部品等落下事案1件につきまして、10月18日付けで千歳基地から通知されたものです。

発生日は5月10日、機種はF-15J、落下部品はピン及びワッシャで、大きさや重さにつきましては、それぞれ記載のとおりでございます。

次の8ページに写真を掲載しておりますが、これらの部品は、エンジンの推力を調整する部品の一部でございます。

第2航空団の説明によりますと、千歳基地から日本海の訓練空域の間で飛行中に落下したと想定しており、落下場所は特定できておりませんが、現在のところ被害の報告はないと伺っております。

また、今後の改善策として、飛行前後の点検等において、入念かつ確実な点検に努めてまいりたいとのことでもございました。

市としましては、この度の部品落下事案を受けまして、第2航空団に対し、同型装備品の整備及び管理の徹底を行うとともに、事故の原因究明及び再発防止策を速やかに行うことなどを、強く申し入れております。

以上で、報告事項アからウの説明を終わります。

◆会長

それでは、報告事項ア、イ、ウをご説明いただきました。

何かここにつきまして、ご質問・ご意見がございましたら、お伺いいたします。

よろしいでしょうか。

(「はい。」という声あり)

それでは、先に進ませていただきます。

(1)のエ、令和4年度要望活動結果につきまして、ご説明をお願いします。

その後、質疑をいただきます。

◇事務局

空港政策課の伊藤と申します。座って説明をさせていただきます。

報告事項エの令和4年度要望活動結果につきまして、9ページの資料4に基づきご説明いたします。

はじめに、10ページをご覧ください。

今年度の要望活動につきましては、9月30日に札幌・千歳、10月6日、7日に東京で行い、国土交通省及び防衛省等の関係機関並びに地元選出国會議員に対し実施いたしました。

千歳・札幌には、丹羽会長をはじめ委員5名、東京には丹羽会長、松重副会長、三海副会長の3名にご参加いただいております。日程の詳細につきましては、11ページに記載のとおりでございます。

次に、要望先につきましては、12ページから13ページをご覧ください。こちらに記載の国會議員、国土交通省、防衛省及び北海道エアポート株式会社の関係各位に要望書を提出しております。

要望先での対応者につきましては、14ページのとおりでございますが、今回も堀井

学衆議院議員にご同行いただき、国土交通省では清水政務官、防衛省では木村政務官に直接要望書を手渡し、意見交換を行っております。

次に、要望書につきましては、15ページから21ページのとおりでございます。

次に、22ページの国土交通省及び北海道エアポート株式会社の回答要旨でございますが、要望事項1の飛行コースの遵守につきまして、国土交通省からは、空港運営会社や管制機関とも連携して、航空会社に対する指導監督等を適切に実施するとの回答でございます。

次に、要望事項2の運航自粛時間の抑制につきまして、北海道エアポート株式会社からは、各航空会社に対して、定時飛行確保への協力要請を引き続き行っていきたいとの回答でございます。

次に、要望事項3の低騒音機種への切替えにつきまして、国土交通省からは、従来どおり固定資産税の軽減措置等の支援を行うとともに、今後も低騒音機の導入を推進していきたい、また、北海道エアポート株式会社からは、着陸料騒音課金の継続運用により、引き続き行っていきたいとの回答でございます。

次に、要望事項4の外国貨物機の騒音軽減につきまして、国土交通省からは、着陸時における飛行高度の引き上げや、離陸時における住宅地域を避けた飛行等を行っており、外国貨物機についても同様に、現時点における最大限の対策は講じている、また、北海道エアポート株式会社からは、着陸料、騒音課金の継続運用により、低騒音機種への切り替えを促進していくとの回答でございます。

次に、要望事項5の航空機等の安全管理の徹底、また、航空機事故に関する情報提供につきまして、国土交通省からは、安全運航の確保は最重要課題と認識している。今後とも、安全運航の確保に万全を期して、安全・安心に対する信頼を得られるように努めていきたいとの回答でございます。

次に、要望事項6の北海道エアポート株式会社の支援と新千歳空港における安全対策等の維持・強化につきまして、国土交通省からは、大変厳しい経営環境に置かれていると承知している。引き続き、安全対策等の維持、強化が図られるよう、安定的な運営の支援に取り組んでいきたいとの回答でございます。

次に、23ページをご覧ください。要望事項には載せておりませんが、美沢川の水質問題について伺っており、航空局及び東京航空局からは、有色防除雪氷剤については、データを示しながら、分かりやすい説明を行う、北海道エアポート株式会社からは、融雪剤については、新千歳空港で使用しているものには塩分は含まれておらず、コストは増えるものの、自然に一番影響が少ない蟻酸系を使用している。引き続き、使用の効率化と抑制を図っていくとの回答でございます。

続きまして、防衛省の回答要旨でございますが、24ページをご覧ください。要望事項1の市街地上空の低空飛行につきまして、第2航空団からは、飛行訓練については、航空法等を遵守して実施しており、他基地から来たパイロットに対しても同様に教育指

導を実施している。今後も安全飛行を念頭に置きつつ、市街地上空の低空飛行を回避するよう配慮していくとの回答でございます。

次に、要望事項2の通常訓練の離着陸コースにつきまして、第2航空団からは、可能な限り市街地上空を避けるよう飛行するが、天候等の状況により、安全確保のため、雲を避けるなどの飛行をすることがあることもご理解願いたいとの回答でございます。

次に、要望事項3の運航自粛時間における飛行につきまして、第2航空団からは、深夜早朝の飛行訓練は原則として実施しないこととしているが、緊急発進や災害派遣等により、飛行する場合があることをご理解願いたいとの回答でございます。

次に、25ページをご覧ください。要望事項4の土日祝日の飛行につきまして、第2航空団からは、通常の飛行訓練は計画していないが、上級部隊が計画する演習等については、飛行する場合がありますので、ご理解願いたいとの回答でございます。

次に、要望事項5の自衛隊機等の安全管理の徹底、また、自衛隊機事故に関する情報提供でございますが、第2航空団からは、平素より、定期的な整備、飛行前後の点検等を実施して、安全確保に努める。万が一、事故等が発生した場合は、苫小牧市をはじめとした関係自治体への速やかな情報提供に努めるとの回答でございます。

次に、要望事項には載せておりませんが、米軍再編に伴う訓練移転における安全管理及び情報提供について伺っており、北海道防衛局からは、訓練に参加する航空機は、定期整備や飛行前後の点検を適正に実施しており、十分な安全を確保している。また、訓練に参加する航空機に事故等が発生した場合には、自衛隊等と連携し、速やかに事故情報を提供できるよう努めたいとのことでございます。

また、沖縄の負担軽減について、北海道防衛局からは、今後とも米軍に対し、飛行場周辺の騒音軽減が図れるよう一層協力を求めるとともに、訓練移転を重ねるなど、可能な限り沖縄の負担軽減に努めたいとのことでございます。

市といたしましては、今後も目に見える形の検証を要望するほか、米軍外来機における飛来訓練等の抑制など、沖縄の方々が負担軽減を実感できるよう引き続き求めてまいります。

続きまして、防衛省の住宅防音助成に関することでございますが、26ページをご覧ください。北海道防衛局からは、75W未満の取扱いについては、住宅防音事業の今後のあり方に関わる課題で、全国の進捗状況を踏まえ、今後の検討課題と考えているとの回答でございます。

次の27ページから29ページまでは、要望活動の際の主な質問に対する回答をまとめたものでございますので、後ほどご参照願います。

最後でございますが、30ページをご覧ください。この度の要望活動に合わせまして、エアドゥの本社を訪問し、遅延便等に関する意見交換を実施してまいりました。

エアドゥからは、遅延便の原因については、22時直前に到着する便が多く関わっており、機材繰りや各種準備作業の後ろへのずれが影響をしまったり、羽田の発着枠

の調整が難しいというのが現状である。対策として、客室乗務員と地上係員の確認作業に時間を要した部分について、的確に短時間で手続きすることや、検査場における20分前の締め切り時間を厳格に運営するなどの強化を行っているというお話をいただいたところでございます。

以上が要望結果でございますが、今回の要望活動につきましては、新型コロナウイルス感染拡大防止のため、人数を制限しての実施となりましたが、騒音の実態や新千歳空港を取り巻く状況などについて、地域の考えをしっかりと伝え、認識を共有することができたと感じております。

各要望項目につきましては、航空機の運用や騒音対策に関するものが多く、すぐに解決できる問題ではないため、今後においても粘り強く働きかけてまいりたいと考えてございます。

以上で、令和4年度の要望活動結果の報告とさせていただきます。

◆会長

ただいま説明がありました、報告事項エにつきまして、ご質問・ご意見等をお伺いいたします。ありましたら、どうぞ。

進んでよろしいですか、次に。

(「はい。」という声あり)

よろしいということでございますので、次に進めさせていただきます。

それでは、報告事項オについて、事務局から説明をお願いいたします。

◇事務局

空港政策課の新谷と申します。よろしくお願いたします。それでは座って説明させていただきます。

報告事項オ、新千歳空港における最近の動向についての、令和4年度上半期新千歳空港における民航機の引き返し及び目的地外空港への着陸についてをご説明いたします。

31ページの資料5-1をご覧ください。

こちらは、令和4年4月から9月までの新千歳空港における民航機の引き返し及び目的地外空港への着陸について、まとめたものでございます。

合計件数は22件ございまして、内訳につきましては、国内線では引き返しが13件、目的地外空港への着陸が5件、国際線では引き返しが0件、目的地外空港への着陸が4件です。

着陸理由については、天候不良が全体の約8割を占めております。

続きまして、②の融雪剤の成分につきまして、33ページの資料5-2をご覧ください。

こちらは、本年8月に開催いたしました、地域協議会並びに植苗地区でのまちかどミ

ーティングにおいて、新千歳空港の滑走路で使用している融雪剤には、塩分が含まれているのではとのご質問がありましたことから、北海道エアポート株式会社様からご提供いただきました資料に基づきご説明いたします。

34ページをご覧ください。

こちらは、蟻酸系融雪剤の成分につきまして、メーカーのヒアリング結果をまとめたものでございます。

メーカーにつきましては、クラリアントという、スイスに本社があり、ドイツに拠点を置いている会社で、航空機と滑走路の凍結防止の製品において、40年以上の歴史を持つリーディングカンパニーでございます。

製品の詳細ですが、①の液体融雪剤につきましては、無色無臭で、成分の内訳につきましては、蟻酸カリウム50%、水49%、腐食防止剤は約1%未満でございます。

次に、②の固体融雪剤につきましては、白色の粒状で、蟻酸ナトリウム98%、腐食防止剤は約2%でございます。

特徴としましてはいずれも、高生分解性、低生態圏影響、空港周辺生態系保護要件に対応しており、塩化物、硝酸塩、亜硝酸塩、トリアゾール等の有害物質は含まれておりません。

私からの説明は以上でございます。

◆会長

ただいま説明がありました報告事項オにつきまして、ご意見・ご質問がございましたら、お受けいたします。主に融雪剤のことがございますけれども。

A委員。

◆A委員

液体融雪剤と固体融雪剤とあるのですけれども、どういうふうな形で使い分けているのでしょうか。

◆会長

北海道エアポート株式会社さん。

◇北海道エアポート株式会社

北海道エアポート株式会社の惣倉と申します。僭越ですが、今のご質問について、お答えさせていただきたいと思えます。

まず、固体については、遅効性と言いまして、氷の上に撒くことによって、穴を開けるというようなことをやっております。

逆に液体ですが、即効性がございまして、すぐ融けるというような効果があるという

ことでございます。

ですので、厚い氷とか、そういったものについては粒状剤を使っており、薄いものについては液体を使っています。または、気温の寒い状態であれば、混ぜて使うというようなことをさせていただいております。

以上でございます。

◆会長

A委員、よろしいでしょうか。

◆A委員

はい。

◆会長

他にこのことについてありましたら、お受けします。いかがですか。

では、次に進んでよろしいですね。

(「はい。」という声あり)

それでは次に進めさせていただきます。

続いて、報告事項カにつきまして、国土交通省から説明をお願いいたします。

◇国土交通省

国土交通省航空局の谷と申します。

前回、5月の協議会で、説明のお時間をいただいたにも関わらず、あまり詳しいデータをお示しせずに説明をすることになってしまい、申し訳ございませんでした。

本日は、皆さんが非常に気にされている安全性ですとか、今後、来年の冬から使い始めたいと考えているのですけれども、どのように対応していくのかということについて、お手元の資料35ページ目以降でご説明をさせていただきたいと思っております。よろしくお願いたします。

◇国土交通省

東京航空局の豊田と申します。

資料35ページ、有色防除雪氷剤ADFについてご説明させていただきます。座って説明をさせていただきます。

36ページ目に目次を書いております、2ポツ目の有色ADFについてのところで、ADFの成分ですとか、安全性についてご説明させていただきます。

3ポツ目のところで、有色ADFの処理事業の基本的な考え方についてご説明いたします。

4 ポツ目の新千歳空港における有色ADF処理対策の検討についてのところで、新千歳空港における検討結果をご説明させていただきます。

最後に5ポツ目のところで、今後、国交省において調整池の拡張を予定しておりますので、その概要をご説明させていただきます。

それでは、資料38ページをお願いします。

各空港における、有色ADF対策のスケジュールをまとめております。

新千歳空港におきましては、羽田・成田・関空・中部とともに来年2023年の冬季から、ADFの有色化が予定されております。

大変恐縮ではございますが、国際的な取り決めの中でこのようなスケジュールになっており、また後ほど経緯等をご説明させていただきますけれども、ご理解いただければと思います。

次のページをお願いします。有色ADFについて、ご説明をさせていただきます。

資料の40ページ目でございます。

航空機防除雪氷作業についてご説明いたします。

雪の降る降雪時におきましては、航空機は出発前に、機体に降り積もった雪を除くデアイシング作業といわれるものと、新たな着氷を防ぐアンチアイシング作業というものが必要になります。

作業は二段階で行われまして、まずはデアイシング剤という粘着性の低いさらさらした液体を水と混ぜて、大体60度から70度くらいにしたものを航空に散布することで、機体に積もった雪を取り除きます。

続いてその後に、アンチアイシング剤という粘着性の高い液体を散布して、機体をコーティングいたします。

右下の緑色の写真のような感じですが、このコーティングすることにより、航空機がエプロンから滑走路まで地上走行をしていく間に、新たに雪や氷が付くのを防ぐことができます。

これらの作業を行わずに、飛行機に雪が積もったままの場合、飛行機は空に浮かぶための揚力という、浮かび上がる力をきちんと発生させることができなかつたり、あるいはバランスを崩したりし、安全な離陸ができないということになります。

従いまして、この作業が必要だということを、ぜひご理解いただきたくお願い申し上げます。

日本では、これまで無色のADFを使用してきましたけれども、散布漏れの防止や防除雪氷作業の効率化の観点から、ADFが無色でなく、有色とするよう国際規格が改訂されたところです。

デアイシング液については橙色、アンチアイシング液については緑色の色が付くこととなりますので、ご理解いただければと思います。

ちなみにADF剤の効果というのは、例えば1時間とか、時間が決められておりまし

て、エプロンから滑走路に行くまでに制限時間を過ぎた場合には、再度エプロンまで戻って改めて、ADFの散布が必要になるというようなこととございます。

それでは続いて、41ページをお願いします。

ここではADFに関する国際規格と、これまでの経緯をまとめており、ADFに関する国際規格を定めている2つの組織を紹介させていただいております。

1つは、ICAOという国際民間航空機関と呼ばれる機関として、国連の専門組織であり、約200か国弱が加盟している組織とございます。

もう1つは、SEAという米国自動車技術協会と呼ばれているものです。ここは、自動車や航空機の標準化を称する団体として、日本でいうJISだとか、そういったものと思っただければと思います。

下の段に、これまでの経緯を載せております。

ADFの有色化につきましては、2013年に問題提議がなされて、2018年に先ほどのICAO及びSEAで有色化が義務付けられました。

しかし、日本においてこの有色化を直ちに受け入れるということは、社会的な影響も大きく困難ということで、5年ないし6年の猶予期間を認めてもらって、これまで無色を暫定的に使用してきた経緯とございます。

有色ADFそのものは昔からありまして、一時期、函館空港でも使われていたこととございます。義務化は2018年からですけれども、世界の他の空港におきましては、既に有色ADFが使われているところとございます。

続いて、42ページをお願いいたします。

ここでは、各空港におけるADFの年間使用量を比較しております。

新千歳空港のADF使用量が他と比べてずば抜けて多いということは、我々も十分理解しているところとございますので、できるだけこの量は今後減らしていくような運用をしていきたいと思っております。

続きまして資料の43ページをお願いします。

ここからは、ADFの成分や性質についてご説明させていただきます。

まず1番目に、防除雪氷剤ADFの変更点とございます。

デアイシング剤とアンチアイシング剤、今まで無色だったのですけれども、成分的にはプロピレングリコールというものと水でほぼできておりまして、あとはわずかな添加剤でできております。

プロピレングリコールにつきましては、後ほど詳細を説明させていただきますけれども、これが規格改定後は、オレンジ及び緑、無色と同じ成分に微量の食品添加物、食紅等が加わることで色が付きます。

この有色ADF使用開始に伴う懸念事項ですけれども、まずADFの主成分でありますプロピレングリコールというのは、水域に多量に流入すると有機汚濁を生じ、あまり好まない状況になる恐れがあります。

ただ、後ほど詳しくご説明しますが、プロピレングリコールというのは微生物によって分解されやすく、最終的には水と二酸化炭素になるので、一気に多量に入れた場合にこういった懸念が考えられるものでございます。

2つ目の懸念事項としては、防除雪氷作業というのは、空港利用者から見えるエプロン上で行われますので、空港利用者がびっくりするのではないかと、そういったことが懸念されます。

3つ目としては、適切な対応がとられない場合、色の着いた水が空港外に排出されるのではないかと懸念事項でございます。それによる風評被害などが起こらないように、気をつける必要があると考えております。

これらの懸念事項についての対策をこれまで検討してきましたので、その内容を後ほどご説明させていただきます。

資料4 4 ページをお願いします。

有色ADFの成分について、ご説明いたします。

ADFは主成分である無色無臭のプロピレングリコールのほか、有色化するための色素成分が少量含まれております。有色化するための色素成分は食品添加物やシャンプー、石けん等の着色に使用することができるものと推定することから、人体や環境への悪影響は少ないものと考えております。具体の主成分については、後ほど詳しくご説明いたします。

その他の添加剤の成分は増粘剤、酸化防止剤が含まれますけれども、製造メーカーに確認したところによると、食品、果実加工品、漬物、パン、マヨネーズなどにも使用されている安全なものであるということでございます。

次のページをお願いします。

有色ADFの物理的・科学的性質であります。

タイプIとタイプIVというのがあるのですが、タイプIというのが橙色のデアイシング剤のことでございます。

タイプIVというのが、緑色のアンチアイシング液のことでございます。

日本で使用されるADFは、2つのメーカーが製造しているものでございます。1つがスイスに拠点のあるクラリアント社という会社で、もう1つはキルフrost社といわれるイギリスのメーカーでございます。いずれも、日本での製造拠点をもっているメーカーでございます。

下に、プロピレングリコールと水のタイプIとタイプIVによる割合を書いております、着色料・添加剤は約1%という、ごくわずかとなっております。

資料4 6 ページをお願いします。

次に、ADFの安全性について検討した結果をご説明させていただきます。ADFの影響がどの程度であるかについて検討したところ、空港流末とは空港から空港の外に出る地点のことですけれども、この地点においては、調整池の水や雨、雪といったもので、

十分希釈された状態にあります。そのため、例えば柔軟剤や除草剤あるいは食塩といったものよりも、環境への影響は小さいものであると考えております。

具体的に環境への影響度合いの尺度として、製品の安全データシートに記載されております、急性経口毒性LD50というものと、ミジンコ毒性EC50という数字で比較・検討を行っております。

LD50・EC50というのは、ラット・ネズミ・ミジンコといった動物に、ある製品ADFを投与した場合に、ある日数のうちに半数、50%死亡すると推定される量として、別に半数致死量といった言い方もしております。このLD50・EC50の値が大きいほど、安全性が高いことを示しております。

一例として、真ん中の段に柔軟剤・除草剤・食塩の数値を記載しておりますけれども、柔軟剤についてのLD50は5,000mg/kg、食塩のLD50は3,000mg/kgであります。この場合、柔軟剤の方が数値は大きいので、食塩よりも毒性は低い、つまり安全性が高いということになります。

身近な食塩で考えますと、3,000mg、3g/kgですけれども、例えば、60kgの人間だとしたら、3g×60で180gの食塩、これを一気に口の中に入れて食べた場合に、半数以上の人が体に異変をきたすと、そういった数値を表していることとなります。

食塩180gとはどのくらいかと言うと、大体、大人の手でひと握り35gぐらいと言われておりますので、食塩5握りくらいを一気に口の中に入れたら、半分くらいの人 が体に異変をきたすという、そういったものを表しております。

これに対し、ADFの原液について、LD50を下の表に書いております。LD50は大体2,000から10,000mg/kgとなっております。原液でこの数字でして、これが最終的にはもっと、調整池で千倍以上、十分に希釈されますので、実際の数字としては、かなり小さくなることとなります。

このことより、空港流末におけるADF排水のLD50というのは、環境への影響、人体も含めてそういった影響は小さいと、十分小さいものであると考えております。

同じような数字でミジンコ毒性も、同じような感じでした、実験体がラットではなくて、ミジンコの場合でございます、EC50というものは。

EC50で例えば、10,000mg/Lというのは、1Lの水に10gのADFを入れたら、24時間でオオミジンコが半分くらい、半分程度に動きが出るという、そういった数字でございます。

続いて、資料の47ページをお願いいたします。

ここでは、有色ADFの主成分でありますプロピレングリコールについてまとめております。

ADFの主成分は無色・無臭のプロピレングリコールであり、食品では生麺や餃子の皮、あるいは医薬品、保湿剤など幅広く使用されております。また、添加物は含まれて

おりません。

プロピレングリコールというのは凍りにくく、水を吸収しやすいという性質があります。そのため、航空機の機体に付着した雪や霜、氷の除去を行う働きをします。

経済開発協力機構という国際機関による評価書によると、水または土壌に放出されたプロピレングリコールは容易に生分解され、生物蓄積せず、ミジンコ等水生生物への急性毒性はないとされております。

プロピレングリコールは生分解性があり、水と二酸化炭素に分解されます。生分解は何かと言いますと、土壌や水中にいるバクテリア・菌類・微生物による働きでして、これらが酸素を用いて、プロピレングリコールを水と二酸化炭素に分解することを、生分解と呼んでおります。ほぼ全ての化合物はやがて、生分解され水と二酸化炭素になります。

資料の60ページにADFの製品データシートを参考資料として入れております。

60ページ目の下の方に赤字で書いてありますが、易生分解性、生分解性100%とありまして、プロピレングリコールを含むADF自体は非常に分解されやすい、つまり、最終的には水と二酸化炭素になることを表しております。

我々も、令和元年度に調査の中で、実験をしておりまして、このプロピレングリコールは分解しやすいということは確認しております。特に温度が上がるほど、微生物の働きが活発化しますので、より早く分解がされることになります。

続いて、資料の48ページ目をお願いします。

これは先ほど述べました、経済協力開発機構という国際機関が出している評価書の写しでございます。ポイントを黄色でマーカーしておりまして、水中または土壌中で容易に生分解される4件の研究で、水中において10日間で60%以上が生分解されたと報告された、そういった記述や、次にプロピレングリコールは生物蓄積しない、つまり体内で分解されることを言っております。また、水生生物に対して、急性毒性を持たないともされております。

続きまして、資料の49ページ目をお願いします。

このページで、有色ADFに含まれる着色料の成分についてご説明します。

先ほど言いました2社、キルフrost社とクラリアント社のそれぞれタイプI、タイプIVについて、我々で成分分析を行い、想定される着色料を特定いたしました。

想定される着色料のうち、赤字で書かれております黄色5号・赤色106号・黄色4号・青色1号、これらのものは厚生労働省が定める食品添加物として利用可能な合成着色料でして、使用例にあるようなお菓子・飲み物・漬物などで使用されております。

これらの着色料につきましても、基本的に安全性を確認されたものばかりでございます。環境・人的にも、影響はないものと考えております。

赤字以外の橙205号や青色202号・203号といったものがあるのですが、これにつきましても、食品添加物としては認められていませんけれども、整髪料・シャ

ンプー・リンス、石鹼などで使用されているものとなっております。

いずれにしましても、毒性がほぼないということはメーカーにも確認しておりますし、使われる量もごくわずか、少量となっております。

次に、資料の50ページ目をお願いします。

ここからは有色ADF処理対策検討について、基本的な考え方をご説明いたします。

資料の51ページをお願いします。

まず、色についての、放流基準値についてでございます。ADFの有色化にあたっては、色度、色のことでございますけれども、それとBOD・CODの観点での対策が必要と考えております。

CODというのは、海域に流す場合の数値でして、BODは今回の新千歳空港のように川に流す場合が対象になります。このうち色度に関しては、排水基準に明確な数値設定がないのですけれども、調整池や活性フィルターなどによる対策後、目視で着色を確認できない色度を対策目標値として、設定したいと考えております。

原液の色は写真にありますとおり、これが原液の色でして、タイプIの場合、色度の指標では750という数字で表されます。緑の方は、色度250という数字となっております。これを最終的に空港から外に出す時には、右にあるように、目視では色がわからないぐらいまで、色を落とした上で放出したいと考えております。

右にある写真の色度は、7の写真を載せております。対策目標値としては、ADF由来の色度について、この写真よりもさらに薄い色度2以下になることを目指して、検討をしております。

ちなみに水道法に定められている水道水質基準においては、色度の基準値が5とされておりますので、水道水よりも色に関しては、高い目標としています。

続いて、資料の52ページをお願いします。

ここでは放流基準値の検討として、BODについての目標値の考え方をまとめております。

排水基準の考え方と書いておきまして、新千歳以外の空港におきましては、まず環境省が出しています一律排水基準というものがあり、これを目標にすべきという考えを持っております。

さらに空港によっては、自治体において、条例に環境省の基準よりも高い基準を設けられているところもありますので、そういったところにつきましては、その条例に基づく排水基準、BOD値を目標にすべきと考えております。新千歳空港におきましては、これまで通りの対策目標値5mg/Lとすることを考えております。

左下に赤で書いていますのが、環境省が出している一律排水基準でして、BODについては1日最大160mg/L、平均については12mg/Lというのが規定されております。

右上に各空港の放流先排水基準をまとめております。新千歳空港におきましては、美々

川の環境基準値がBOD 2 mg/L以下ということで、これに影響を及ぼさないよう、空港内の調整池での水質目標管理値として、BOD 5以下とすることが、平成20年度の検討委員会の中で定められておりますので、これをしっかりと守っていきたいと思っております。

資料53ページをお願いします。

ここでは有色ADFの対策方法例として、我々が考えております調整池による方法と、活性炭フィルターによる方法を一例として記載しております。

調整池ではADFを含んだ排水を貯留し、微生物の分解によりBODを低減し、また雨水等の希釈効果により色度も十分に低下させるという方法でございます。調整池の用地が確保可能な空港においては、優先的に検討すべきと考えております。

一方、下の段の活性炭フィルターによる対策ですけれども、これは活性炭による色度成分吸着等により色度を低減する方法です。

これまで国において、室内試験や実証試験を行い、対策目標値を満足するような配置方法等を検討してまいりました。ただこれは、BODを下げることはできませんので、例えば色を落とすだけで済むような空港ですとか、調整池を整備するまでの間、とりあえず色を落とすべきという空港におきましては、先行して活性炭フィルターによる対応が考えられます。

資料54ページをお願いします。

ここからは、新千歳空港における有色ADF処理対策の検討結果についてご説明いたします。

資料55ページをお願いします。

ここでは、平成27年度から令和3年度までの、新千歳空港におけるADFの年間使用量をまとめております。

この期間におきましては、平成30年度の使用量が最大となっております。ADF使用量は、降雪量と航空機の発着便数により、使用する増減が決まるものと思われま。降雪量が多いほど、飛行機の便数が多いほど、使用量が増えることになると考えられます。平成30年度につきましては、降雪量はそれほど多くなかったんですけれども、コロナの前で便数が増えていたことにより、使用量も増えたものと思われま。

続きまして、資料の56ページをお願いいたします。

新千歳空港における、調整池の活用による対策の検討について、ご説明させていただきます。

新千歳空港は、大変大きな調整池を有しております。BODを5 mgまで下げて放流するという管理をしております、日本の空港では、最も水質管理が徹底されている空港であると考えられます。

この既存の場周調整池、約20万m³ほどあるのですけれども、これによる希釈効果を見込んだ場合に、色度がどのようになるかというものを検討いたしました。

具体的には、真ん中の表にありますように、平成25年度から令和3年度までの各年間使用量と場周調整池の水量から色度を計算しまして、どのようになるかというのを数値として出しております。

結果としては、赤で囲っているように、色度が0.82から1.87ということで、いずれも2.0以下ということから、恐らくこれはもう目視不可、色がついていることはわからないレベルまで下がるということが確認されております。

計算の仕方は下の表に書いているのですが、使った数字はADFの年間使用量、それからエプロン落下率、タイプIはさらさらした方のデアイシング剤で、100%がエプロンに流れて、調整池に行くのではないかと考えられます。タイプIVというのが、基本的には航空機をコーティングするものですので、それほど流れないであろうと思います。10%を見込んでおります。

あとは、ADFの原液の色度がタイプIは750、タイプIVは250で、流出係数というのは0.38とありますけれども、使用した分の38%程度が調整池まで流れるものと思われま

す。以上、新千歳空港におきましては、既存の調整池において、1つは色度については今、この赤で書いたように、色がわからないぐらいまで落とした上で、空港外に放流することを考えております。

BODにつきましては、これまで通り5mgをしっかりと管理し、環境的な影響は最小限に抑えることで、ぜひご理解いただければと考えております。

続いて、資料の57ページお願いいたします。

ここからは、新千歳空港の調整池の機能向上についてということで、資料58ページをお願いします。

新千歳空港におきましては、既存の調整池において過去5回ほど、大雨によりBODが十分に下がらないままオーバーフローしたことがございました。このことを反省して、我々国交省としても、今後は調整池の拡張を現在検討しているところでございます。

これにより、豪雨時のオーバーフロー対策としても効果が期待できるものと考えておりますし、先ほどの有色ADF、この色、それからBODを下げる上でも、この機能向上がプラスに働くのではないかと考えているところでございます。工事自体は来年度以降、2年ないし3年かけて、今後拡張していきたいと考えております。

資料の59ページ目からは参考資料ということで、まず60ページと61ページ目に、ADFの製品安全データシートの抜粋を載せさせていただいております。赤字の通り、危険な物質ですとか、混合物ではないことが記されております。

最後に、資料62ページ目をお願いします。

これは有色ADF散布後における、路面の様子を載せております。左側のタイプIの方が橙色ですが、散布後にほとんどエプロンに落下して排水路に行ったり、そのままあるいは一部はエプロンに付着したまま、分解されるものと思われま

右側のタイプⅣが緑色でして、ほとんどが機体表面に付着しますけれども、落下するのはわずかであることが我々の実証試験の結果、確認されました。

以上が、我々で検討した有色防除雪氷剤ADFについての説明でございます。

◆会長

それでは、有色防除雪氷剤ADFにつきまして、ご説明していただきました。皆さん、このことにつきまして質疑をお受けいたしますが、いかがでしょうか。

先にA委員、続きましてB委員お願いいたします。

◆A委員

48ページなのですけれども、黄色で塗られた部分に、水中において10日間で60%以上が生分解したと報告されたとなっておりますけれども、これは冬に使用するもので、水温が何度で測定されたのかを1点、教えていただきたいです。

それと、沈砂池・調整池という話が出ましたので、9月に騒音対策協議会の要望で調整池を視察させていただいたのですけれども、その時に調整池から美沢川の途中にある沈砂池ですか、何かヘドロが堆積しているような状況に見受けられたのです。

それで、現在の管理は北海道エアポート株式会社さんでやっていると思うのですけれども、昔からのものなのですよ、これはね。

これに対して、国交省はどういうふうに考えておられるのか、これらのヘドロを清掃してくれるのか、この辺についてご回答願いたいと思います。

以上です。

◆会長

はい、国交省の方、2点についてお願いいたします。

◇国土交通省

まず1点目、48ページについて、ご回答させていただきます。

大変申し訳ございませんけれども、この実験が水温何度で行われたのかというところは、すみません、現在情報がございません。

ただ、新千歳空港におきましては、元々、BODの値を5mg以下にしてから放流するという運用を行ってきまして、それは今後も引き続き、下流の川に影響がないように、BODの値を落としてから放流するという運用はさせていただきたいと思います。

すみません、情報がないところについては申し訳ございません。

◆会長

もう1点の、周りのヘドロ等が見受けられてということなのですから、この辺は。

◇北海道エアポート株式会社

北海道エアポート株式会社から、この件についてはお話しいたします。

調整池のヘドロの話で、ヘドロと言うかそういう風に見えたものについてなのですが、これらについて、今後どのように対応していくかということは、国交省さんとも調整させていただきながら進めていきたいと思っております。

以上でございます。

◆会長

A委員、いかがですか。

◆A委員

あれは見た目にも非常に悪いですし、完全にヘドロという、住民が見ても不安に思う状況になっていますので、確実に整備してもらいたいと思います。

以上です。

◆会長

それではB委員、続きましてどうぞ。

◆B委員

まず沢山あるのですが、もう30分以上、このADFの説明がありました。

第1回目の時、たった2枚の資料しか出さなかった。それで今回これだけ、27ページ以上も出す。どういうことですか。これをお聞かせいただきたい。

◆会長

国土交通省さん、どうぞ。

◇国土交通省

前回、5月の時点で資料が少なかったところ、大変申し訳ございません。

今までは国の方で、新千歳空港に焦点を当てた検討というよりも、全体の96空港に適応できるようなものとして、活性炭フィルターというものを検討しておりまして、前回の5月時点では、そこを中心に検討していたところでございます。

その後、新千歳空港でどのように脱色対策を行っていくかというところも、検討を深めてまいりまして、今回のタイミングで資料をお示しできるようになったところです。

ただ、一方で、有色ADFの成分ですとか、そういったところは、5月時点でも情報は色々と収集していたのですけれども、なかなか皆さんにお示しできるような形にできておりませんで、そのところは作業が間に合わず大変申し訳ございませんでした。

◆会長

B委員。

◆B委員

それでは中身のことを言います。

今の答弁で、私どもが納得するわけではないですけれども、新千歳はあくまで調整池方式でやるということですか。汲み取り式で、リサイクルをやるということは全く考えてないということの良いのですか。

◇国土交通省

はい。今のところは既存の調整池で脱色対策、また、BOD対策も引き続き、環境に影響を与えないレベルにまで水質を管理してから放流するという対策を考えております。

◆B委員

そちらも5回ほどオーバーフローして流したと認めているわけですから、大きくするのかもしれませんが。こういう世界的な空港の、使っている量からして、こういう調整池方式なんてあるのですか、世界の空港で。

◇国土交通省

世界の空港全てではないのですが、アメリカとヨーロッパで30空港ほど、我々で調査したところだと、新千歳と同じ寒い地域のワシントンダレス空港ですとか、カナダのエドモントン空港ですとか、新千歳と同じように10月頃から氷点下に入るような空港もありまして、そういったところも有色ADFは使われているのですけれども、それらの空港でも調整池方式、要するに池ですとかそういったところに溜めて、自然分解をした上で水質を落とす、BODを落とすというような管理をしている空港はございます。

◆B委員

この新千歳は、美沢川の下に美々川やウトナイ湖、ラムサール条約湿地帯があるわけなのだけれども、そういう空港も世界の中ではあるのですか。

◇国土交通省

申し訳ございません。

今、申し上げた海外の空港で、川の下流にラムサール条約ですとか、そういったところに登録されている湿地帯があるかどうかというところは調べきれってございません。

◆B委員

C委員があるようですから、1回。

◆会長

はい、C委員。

◆C委員

まず、私どもが心配したのは、このADFの、分解性がどうなのかということで、これまでの経過を見ますと、融雪剤にしてもかなり量が多いものですから、それについてはかつての酢酸系からですね、分解速度が速い蟻酸系の方に変えてきている、そういう経過があったと思うのですけれども。

今回、説明していただいた資料を見ますと、このADFのプロピレングリコールの場合も分解性は非常に速いと。ある意味では、融雪剤から比べると、比較にならないぐらい分解は早いというふうに理解して良いのかどうかですね。

それからもう1つ、色度の方については、ほとんど目に見えないくらい、色を感じないぐらい希釈するってというようなお話なのですけれども、参考までに51ページの資料、色度低減対策後って写真で示されていますよね。これはどれくらいまで希釈したものなのか。

それと、後の資料との関連と申しますか、やはり心配した大きな原因は色が付く、その色というのはなかなか処理しにくいのではないかと申すことで、心配していたのですけれども、今回の希釈、今の方式でいけば十分、色については感じないぐらいまで希釈できるというような説明だ申すのですけれども。参考までに、この51ページのものほどのくらいまで希釈しているのか、お知らせ願いたいと思います。

以上です。

◆会長

それでは、簡単にご説明をお願いいたします。

◇国土交通省

まず、51ページの色度の希釈から、ご説明させていただきます。

右側の写真は色度、数字で言いますと、7ということになっております。

一方で、新千歳空港の調整池を活用した場合の色度ですけれども、こちら56ページに示しますとおり、1.1ですとか、0.8ですとか、1.28、1.5、1.8、それぐらいのレベルまで落とせると考えておりますので、51ページで示す色度7よりもっと、違いはわからないかもしれないのですけれども、数字的にはもっと低いものということになります。

もう1点、はじめにご質問をいただいたプロピレングリコールの分解性ですけれども、こちらも色々な既往の研究ですとか、そういったところでは分解される、そして半年、1年と、そんなにかかるようなものではなくて、数日、数週間で最後まで分解されるというような報告もございますので、分解速度は速いものと考えています。

◆会長

良いですか、それでは皆さんほかに。

B委員。

◆B委員

このデアイシングエプロンで今やっていますが、今度、滑走路付近のデアイシングエプロンを直すと言っているのですけれども、そこでこういう有色ADFをやろうとしているのか、この写真は多分ターミナルビル近くのものではないかと思うのです。

そこら辺が何とも不透明だし、前にあったデアイシングエプロンは人手がないとか何とか言って、使わないでそのままにしていました。近くでやりたいということは、報告を受けていました。そこで、こういう二重のADFをやるのか、まず1点がそれです。

この資料に基づいてということですから、今、池からの放流は5ですが、苫小牧の基準は2mg以下ということで、去年は幸いなかったですけれども、夏には2. なんぼというものも出ています。こういうふうにオーバーフローしたものが直接流れてしまうと、曲がった魚が出てしまったりするのは事実ですから、影響はかなりあるわけです。

そこら辺を、調整池を大きくすると言うけれども、来年の多分冬ダイヤですから、今頃からこれを撒こうとしているのではないのかなと思うのです。

ただこれを、随時やっていくという調整池の拡大で、いつからいつまでに、どのくらいやるのかもわからないようなやり方の中で、ただじゃんじゃん撒いていくというのは、あまりにも無防備ではないのかなということなのです。

以上です。

◆会長

国土交通省さん、簡単にお話してください。

◇国土交通省

まず1点目、平成22年くらいに滑走路の真ん中辺りに造ったデアイシングエプロンが使われていないというところについてですけれども、お話にも出ましたとおり、苫小牧側の滑走路の端の方にもう1つデアイシングエプロンを造ろうとしています。できた後には、そこで基本的に有色のADFを使用するというような運用を考えております。

もう1つですけれども、調整池の拡大が無計画という点でございますけれども、過去、

5度ほどオーバーフローしてしまったというところについて、先ほども申しあげましたとおり、我々の反省点でございまして、今、そういうことがないように、容量の拡大というものを検討しているところでございます。

また、下流の調整池から出るBODは5mgに抑えようとしているのですけれども、その下の美々川は2mgということも、その基準は承知しているところでございますので、引き続き、池の管理プラス各水質というものをモニタリングしながら、適切な放流というものを行っていきたいと思います。

◆会長

それでは、色々あろうと思いますがいかがですか。

はい、D委員。簡単をお願いします。

◆D委員

ただいま、色々なご高説をしていただきましたが、日本の役所の一番悪いところは、やった時には一生懸命やりますけれども、今、こちらで言われたように、調整池にヘドロが溜まっているとか、そういう今日の厳しい意見をあくまでも持続できるように、担当の方々が人生をかけて、苫小牧の美々川を守っていただく。

アイヌ民族はあの川を交通手段と野鳥の育成場所として、アイヌ民族は非常に大事にされた川です。

それから、ラムサール条約は平成3年の7月でしたか。私の時、苫小牧の大下助役さんに頼まれて、反対者が随分いたのだけれども、ラムサール条約は通して差し上げた。

そんな経過も見ますと、私も大東亜戦で2年何か月も働いてきましたが、日本人の悪いところは、昔の人方がこんなにご苦労してつくったものを、自分達がそれ以上のことをしようと思って、あんな失敗な戦争をやりました。

それと同じにならないように、今日の会議でも心して、役所の人方ら、苫小牧の字植苗地区のこの環境を壊さないように心して、約束していただくことを乞い願ひまして、これからのお役所のご苦労を本当に大変だと思いますけれども、この文章に書かれたように、実行さえしていただければ良いと思います。

これが2、3年経ったら実行しない。これが一番、日本人のお役所の悪いところです。心してください。

以上です。

◆会長

はい、ありがとうございます。

我々としても、時々、現地の現場を見させていただきながら、実行していただければと。よろしく願ひいたします。

それでは、進めてよろしいでしょうか。

(「はい。」という声あり)

進めるということでご理解をいただきました。

続きまして、(2)の協議事項の説明をお願いいたします。

◇事務局

協議事項アの令和4年度及び5年度再編関連訓練移転等交付金事業につきまして、資料7に基づき、ご説明いたします。

はじめに、63ページの令和4年度の予定事業(案)をご覧願います。

白塗りの事業につきましては、昨年11月及び本年5月の本協議会においてご承認いただきました、現在実施中の事業でございますが、その中で交付金額に変更があったもの、また、本日追加事業としてご提案させていただく網掛けの部分につきまして、一括してご説明いたします。

植苗地区の2段目、植苗小中学校東屋設置事業につきましては、40万円の増、3段目の防災倉庫整備事業(実施設計)につきましては、20万円の減、4段目のウトナイ交流センター施設整備事業につきましては、道の駅の観光案内板や机・椅子などの購入で1千420万円の増、5段目の植苗ファミリーセンター整備事業につきましては、キッズスペースの設置で143万円の増となっております。

次に、沼ノ端地区の1段目、東開文化交流サロン整備事業につきましては、50万円の減、2段目のウトナイ北防火水槽新設工事につきましては、313万円の減となっております。

最後に、共通の市立病院医療機器整備事業につきましては、各事業の入札差金等の最終調整としておりましたが、こちらを保健センター等医療機器整備事業として、医療機器の購入を予定しております。

以上が、令和4年度の予定事業(案)でございます。これらの事業につきましてご承認いただけましたら、今後、早急に進めてまいりたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

続きまして、裏面64ページをご覧願います。

こちらは、令和5年度の予定事業(案)でございます。

はじめに、植苗・美沢地区の1段目、星ヶ丘13号線改良舗装工事につきましては、令和4年度に続き、道営住宅周辺道路の改良舗装工事を予定しており、交付金額は2千万円となっております。

次に、2段目の防災倉庫整備事業につきましては、令和4年度に実施設計をした防災倉庫の建設を予定しており、交付金額は2千400万円となっております。

次に、沼ノ端地区の1段目、沼ノ端地区児童クラブ備品整備事業につきましては、沼ノ端地区の児童クラブ4か所で使用する除雪機を購入するもので、交付金額は100万

円となっております。

次に、2段目の沼ノ端小・中学校教育環境整備事業につきましては、芝刈り機及び除雪機の購入を予定しており、交付金額は290万円となっております。

次に、3段目の勇の原公園整備事業につきましては、ウトナイ北に勇の原公園を整備するため、事前調査及び実施設計を行うもので、交付金額は2千100万円となっております。

次に、勇払地区の1段目、勇払パークゴルフ場用地取得事業につきましては、令和4年度に続き、土地の購入を予定しており、交付金額は2千550万円となっております。

次に、三地区共通の小中学校図書整備事業につきましては、小中学校における図書整備や本棚の購入を予定しており、交付金につきましては1千万円となっております。

最後に共通でございますが、入札差金等の最終調整弁としているため、金額は記載しておりませんが、保健センター等医療機器整備事業を予定しております。

令和5年度の再編関連訓練移転等交付金につきましては、資料下段の黒枠のとおり、約1億1千300万円と見込んでおります。

以上が令和5年度の予定事業（案）でございます。これらの事業につきまして、ご承認いただけましたら、今後進めてまいりたいと考えておりますので、よろしくお願いたします。

私からは以上でございます。

◆会長

それでは、(2)の協議事項を説明いただきましたが、ご質問・ご意見ございましたら、B委員。

◆B委員

令和5年の予算です。

三地区の小中学校図書整備事業ですが、ここの航路下の学校の図書購入比率はどのくらいになっていきますか。

◇事務局

図書整備事業の充足率につきましては、令和4年度が今やっている最中ですので、令和3年度現在でお知らせいたしますけれども、ほぼ100%に近くなってございます。

例えば、2～3年位前に新設されたウトナイ中学校でも、もう85.5%となっておりまして、植苗小中ですと130%を超えている状況です。それから、ウトナイ小学校ですと99.8%ということで、大体どの学校も100%に近い率か、それ以上の充足率ということになっております。

◆B委員

それであればですね、この共通の部分で、市内小中学校の図書購入比率が低いところが多分あるのではないかと思いますのです。

だから、そういうところにこの1千万円、図書の棚とか何とかと言ってますけれども、そういうふうに振り分けてあげた方が良いのかなと。

この航路下で、もう100%に近いのであればですよ、そういうふうに苫小牧市全体の小中学校に段階的にでも、比率を上げるようにされたら良いかなと思っております。

以上です。

◆会長

ありがとうございます。

事務局。

◇事務局

はい、ありがとうございます。

先ほどお話がありましたように、今、図書の充足率がほぼ100%ということになっております。古い図書があった場合、それを入れ替えるですとか、例えば本棚を入れ替えるとかという作業は当然、東の方の小中学校には必要になってきますので、それはそれで使わせていただきますけれども、今、委員の方からご意見ありましたように、他の中央、西部の小中学校については、やはり満足に図書を買えていない状況もございますので、その辺ですね、もし皆様のご賛同が得られるのであれば。

◇事務局

この図書に関しては過去に、市内全域の図書をこれで買わせてくれという話を北海道防衛局に相談しましたら、やはり米軍再編の訓練というのは東側の航路が基本的に使われるので、東側の学校しか使えませんでしたというのが過去の経緯です。

ただ、最近の再編交付金の使い方は、結構広く解釈してくれる部分がありますので、その辺を北海道防衛局と確認させていただいて、西側だとか中央部も使えるのであればそちらも使わせていただくということで、今の現時点での考え方としては、できるだけ東側は再編交付金を使って、その代わり市の方で、一般財源を西側や中央に充ててもらうやり方を今までしていましたので、もう一度そこは確認させてもらって、使えるのであれば中央だとか、西部の学校にも使っていきたいと考えています。

◆会長

はい、よろしいですね。ありがとうございます。

そのほか、皆さん、ご意見ございませんでしょうか。

(「なし。」という声あり)

よろしいでしょうか。もう時間も過ぎておりますけれども。

はい、D委員、簡単にお問い合わせいたします。

◆D委員

今、せっかくこれだけの予算をつけていただいて、賛成か反対かというところまできて、私は賛成ですが、皆さんどうですか。問いただしてください。

◆会長

わかりました。

この4年、5年の再編交付金の使い道ですが、皆さんにお諮りいたします。よろしいでしょうか。

◆委員一同

はい。

◆会長

それでは、皆さんからよろしいということですので、よろしくお問い合わせいたします。

以上ですが、その他に何かありますか。

事務局。

◇事務局

事務局から、先ほど松重副会長からのご質問で、ADFの資料ですね、48ページ。何度の水温でやった調査かということにつきましては、後ほどお調べいたしまして、ご報告しますのでよろしくお問い合わせいたします。

以上でございます。

5 閉会

◆会長

それでは大変、雪氷剤のことで長い時間かかりましたけれども、関心事でございましたので、先ほども申しあげましたように、時々現場を見せていただいて、ちゃんと運用されているかどうかは、我々も見たいなと思っておりますので、その時はよろしくご協力のほどお問い合わせいたします。

大変お忙しい中、そして夜分まで、ご質疑いただきましてありがとうございました。

これをもちまして、騒音対策協議会を終了させていただきます。

ご苦勞様でした。